

2020年東京“コンパクト”五輪は 自転車普及を加速させる絶好のチャンスだ

ゲスト

NPO法人 自転車活用推進研究会 理事
東京サイクルデザイン専門学校 講師

LIFE CREATION SPACE OVE(オーブ)南青山 マネージャー

内海 潤

ご承知のとおり、2020年の東京五輪は約8kmの圏内に主な施設を集約するコンパクトな大会だ。2012年のロンドン五輪におけるシェアサイクル普及の成功例に続き、残り7年間で都心部にどれだけのシェアサイクル網を構築できるか。今回のゲストは間違いなくそのキーマンとなる人物。千載一遇のチャンスとあって、対談は冒頭から盛り上がった。(収録：10月4日)

内海 潤

NPO法人自転車活用推進研究会 理事
東京サイクルデザイン専門学校 講師
LIFE CREATION SPACE OVE(オーブ)南青山 マネージャー

森井 博

「自転車・バイク・自動車駐車場 パーキングプレス」誌 発行人
一般社団法人 自転車駐車場工業会 専務理事
一般社団法人 日本パーキングビジネス協会 理事長
サイカパーキング株式会社 代表取締役会長





東京五輪のシェアサイクルは30,000台を目標に!

森井 遂に2020年の東京オリンピック開催が決定して、我々の業界は今、急速に気運を高めています。おそらくオリンピック開催中、都心部は自動車通行がかなり規制されることになるでしょう。となるとその代替手段として自転車の存在感が強くなるのは必至です。

内海 いよいよ私たちの出番が来たという感じですね。先日、自転車活用推進議員連盟(議連)のプロジェクトチームを構成する国会議員の先生方に集まっていただき、そこで徳島大学の山中先生(注: 弊誌2013年9月号の対談に登場)に講演をしていただきました。先生は「これまで日本には自転車を活用した国家戦略がなかった。ここにお集まりいただいた国会議員の皆様方に発起人に

なっていただいて、自転車のムーブメントを裾へ広げていっていただきたい」と訴えられました。2020年のオリンピックは、湾岸部と都心部のおよそ8km圏内に施設が集約されるコンパクトな大会、というのが大きな特徴です。ならば、そのエリア内は自転車で行き来できるように環境整備を加速しようと国会議員の方々と話し合いました。自転車はどこを走るべきか。そのあいまいな線引きをこれからの7年で明確していく大きなチャンスといえます。

森井 1964年の東京オリンピックの際は、スポーツ施設だけでなく、首都高速や環状道路など自動車のための交通インフラも建設し、それが60年代後半の高度経済成長を支える基盤になりました。あの当時はモータリゼーションの時代ですから、道路整備が進められたのは必然だった。でも、これからは違います。いわば、

自転車のサイクリゼーションの時代なわけです。

内海 着手すべきは自転車レーンのネットワーク整備ですね。

森井 そうです。そして、走行空間と同時に、自転車を停める場所も求められます。我が社の話になりますが、先日、港区の麻布十番駅の近くの路上スペースを活用した駐輪場をオープンしました(注: 36ページにレポート記事あり)。特に都心部では今後、大規模な駐輪場を確保することが難しくなりそうだけに、麻布十番のように公共空間を効率的に利用するタイプの駐輪場は、ますます必要になると思います。

内海 走行空間、駐輪スペース。となれば、次は自転車ですね。

森井 ええ。地元の方はご自分の自転車を使えばいいのですが、遠方からやって来る方、さらに海外からの観光客のためにシェアサイクルを用



もちろん自身の普段の足は自転車。ヘルメットの着用も怠りなく

意しなければなりません。そこで問題になるのが台数ですね。ロンドンのシェアサイクル「パークレイズ・サイクル・ハイヤー」、通称「ボリス・バイク」は約8000台。ちなみにロンドンの人口は約810万人です。

内海 その計算でいくと、東京の人口は約1300万人ですから、シェアサイクルの台数は10,000台以上はないとダメですね。

森井 パリのヴェリブは2万4000台くらいでしょう。パリの人口は何人くらいだったでしょうか。

内海 結構少なく220万人くらい。名古屋市とほぼ同じ規模です。

森井 なるほど。にもかかわらず、シェアサイクルの台数は世界最多ですからね。まあ、パリは常に世界中から観光客が訪れますから、そのくらいの需要があるのでしょうか。とにかく、東京がオリンピックに向けてシェアサイクルを用意するのなら、ヴェリブを凌駕するくらい、30,000台くらいは欲しい。

内海 30,000台!でも、そうですね。そのくらいないとインパクトに欠けます。

台湾の「YouBike」が力強い支援になる!?

森井 ただ、自分で言うておいて何ですが、これだけの台数を国内メーカーが供給できるのでしょうか?

内海 すぐには難しいかもしれませんが、7年の準備期間がありますから何とかできるのではないのでしょうか。

森井 そうですね。ただ、何も国内メーカーだけに頼らなくてもいいのではないかと、とも思うんです。



自活理事としての活動も積極的に展開。写真は昨年秋のサイクルモードにおける自活研ブースでの模様

内海 海外にも協力を仰ぐと?

森井 はい、アジア諸国の企業と協働するのも手かと。例えば台湾のGIANTさんなどは打ってつけだと思います。

内海 確かに、台湾は世界最大の自転車生産国ですし、自転車を供給している「YouBike」の実績、ノウハウもありますからね。

森井 実は9月初旬に台北とその近郊の視察に行ってきましたね(注:2013年10月号26ページ参照)。その際にGIANTさんも訪問しました。

内海 「YouBike」は乗られました?

森井 もちろんです。しかも立ち寄った日月潭(注:台北近郊の著名な観光地。弊誌2013年9月号P36にレポート記事あり)で、GIANTの自転車まで衝動買いしました(笑)。

内海 おお～。

森井 おまけに翌日、台湾出国時に空港で分かったのですが、飛行機に載せて持ち帰ることを見越して、予めタイヤの空気を抜いておいてくれたんですね。タイヤに空気が入ったまま飛行すると、気圧の関係でチューブが破裂する恐れがあるんだそうで

す。この配慮には感心しました。

内海 さすが世界の自転車工場の代表メーカー。キメ細かいですね。

森井 「YouBike」は、今年中に3500台、近い将来には5000台までシェアサイクルの台数を増やす計画だそうです。ちなみに日本で最多のシェアサイクルは、東京の江東区臨海部コミュニティサイクルで約300台ですからね。桁がひとつ違います。

内海 現在は社会実験の段階ですから仕方がないかもしれませんが、ともあれ、少しでも規模を拡大しなければ。現状の数字を見ると厳しそうに思えますが、ロンドンには現実にオリンピック前にボリス・バイクを導入し、世界中からやって来た観光客に「自転車先進都市・ロンドン」を印象付けることに成功しています。東京にだってできないわけがない。

森井 ロンドンがボリス・バイクなら、東京は「イノセ・バイク」でしょうか。いや、江戸の粋にかけて「イナセ・バイク」というネーミングでもいいかな(笑)。

内海 ははは。いずれにせよ楽しみになってきましたね。



自転車普及を加速させるには「中間層」の取り込みが急務

森井 では話題を変えて、内海さんご自身の取り組みについてお聞かせください。自活研理事としての活動に加えて、今年の1月からはここ(注：対談が行われた東京、港区南青山のOVE[オーブ]。自転車を日常に採り入れたライフスタイルを提案している。経営母体は㈱シマノ)でマネージャーを務められていますね。自転車関連のイベントも行われているようですが。

内海 はい。10月末から11月末までの約1ヵ月間、「バイクライフデザイン展」を企画しています。最新のデザインを採用した自転車も置くのですが、トピックは駐輪用のラックです。GXコーポレーションさんの注水型駐輪機「アルプ」と、縦型の自転車用保管庫「サイクルBOX(仮称)」も並べるつもりです。

森井 それはいいですね。GXさんの「アルプ」は特別な工事なしで設置できますし、「サイクルBOX」の方は防犯性に期待できる。いずれもクオリティの高い、期待の商品ですから。

内海 GXさんには、公共の場で使う駐輪機だけでなく、ぜひ個人で使う仕様も検討してくださいとお伝えしました。パーソナルユースも視野に入れば、当然、販路は拡大しますからね。また、昨今増えている100万円台クラスの高級バイクを所有しているユーザーさんにも大いに刺さると思います。私が聞いた話では、出かけた先で自分の目の届かない場所に自転車を置くのが心配で、トイレに持ち込む人もいたそうですから。

森井 でも、それだけの金額をかけた強い思い入れのあるものでしょうから、気持ちは理解できる。そのようなニーズに「サイクルBOX」がうまく応えられればいいですね。

内海 高級バイクを所有している人は、自転車乗りのヒエラルキーのトップにいると思います。中にはプロとしてレースに参加する方も含まれていますが、ただし、自転車利用者の人口の中ではごく少数ですよ。では、それ以外にはどんな層がいるか。主たるところではママチャリで買い物や小さな子どもの送り迎えをしているお母さんたち、通学に使う学生、通勤に使うお父さんや独身者などで構成されています。

森井 自転車を実用的なツールとして用いる人たちだと。

内海 おっしゃるとおりです。そこで浮かび上がるのが、トップと裾野のユーザーの間の「中間層」がスポッと抜けていること。これが、日本にいまひとつ自転車文化が普及していない構造的な問題だと思います。

森井 中間層というのは、自転車にどのように接する人たちですか。

内海 レースに参加するわけではありませんが、実用一辺倒でもない。自転車に乗ることに「楽しみ」を見出せる人たちですね。爽快な気分が味わえて健康になれる、ダイエットに効果がある、地球に優しい、ファッションとして楽しめてカッコいい、といった理由で自転車に親しむスタイルです。ここ数年の自転車ブームのおかげで少しずつ中間層が増えていることを実感してはいますが、しかしまだまだ底上げが必要です。

森井 この様な人達を増やすためにはどんなアクションが必要ですか。

内海 やはり環境整備とマナー、ルールの啓蒙ですよ。快適、安全に走れる環境があり、なおかつそこではルールを順守する必要があるという知識を持っていただくことが大切です。環境というハードと、マナー、ルールというソフト、双方が両立すれば自転車の普及に向けた道筋がもっと鮮明に見えてくるはずですよ。



対談を行った港区南青山のOVEは、新しい自転車文化発信の中心的な役割を担う場所。サイクリングがてら立ち寄りた

体系立てた「自転車学」で次代の新しい職人を育成

森井 中間層といえば、20年以上前、私がサイカパーキングの前身である再開発振興の社長に就いた当時、マツダ自転車工場(株)の松田さんにお会いする機会がありましてね。当時、ママチャリや競輪選手が乗るレーサータイプ以外の自転車は存在しないのだからと感じていたものだから、松田さんに「レース用ではないけど、ママチャリほど実用的ではない、スポーツ系の自転車はないのですか?」と尋ねたんです。当時、既成の商品ではそうしたタイプはなかったの、松田さんがオリジナルの自転車を私のために作ってくださいました。今も大切に乘っています。あれは、私が自転車の世界に入り込む大きなトピックになりましたね。

内海 それはいい話です。実は私の教え子たちも松田さんの会社で採用してもらえないだろうか、と考えているんですけどね。



森井 そうでした。東京サイクルデザイン専門学校で講師を始められて既に一年半くらいが経ちましたね。そちらの方はいかがですか。

内海 おかげさまでだいぶこなれてきた印象があります。若い人は高校を卒業したばかりの18歳から、上は社会人経験を長く積んだ50代半ばま

で幅広い年代がそろっています。一般的な学校ですと、年齢が近いもの同士で考えることも似てきたりする場合がありますが、その点、うちの学校は年齢層の多様さに応じて実にさまざまな考えが出てきます。講師の目には非常に面白く映りますね。

森井 養成しているのは、まさに松田さんの工場にいらっしゃるような、自転車づくりの職人ですか。

内海 はい、もちろんそうした人材育成も大切です。ただ、基本的に目指しているのは、これまでになかった「自転車学」を体系立て、多くの学生に伝えるということです。

森井 なるほど。

内海 従来、自転車屋さんになるためには、街の自転車店に就職し、親方の技を少しずつ自分のものにしていく方法が一般的でした。しかし最近ではその在り方が変化しています。大型店の台頭や、自転車の種類の増加、それに伴ってユーザーが欲しがらる自転車も多様化しており、旧来の小さな自転車店が対応しきれなくなっているんですね。したがって、次世代の職人を育てる余裕もなくなりつつあるのが現状です。



東京サイクルデザイン専門学校ではビジネスマン時代の経験に基づき、「バイク・デザイン」内の「商品企画/営業企画/生産管理」の講義を担当している

森井 そこで東京サイクルデザイン専門学校が代わりの場となって、有能な人材を送り出していくと。

内海 はい、そのお手伝いをしたいということです。そしてこの学校がユニークなのは、技術だけでなく、お客様に対するプレゼン能力やコミュニケーション力なども養成するカリキュラムが用意されていることです。専門学校開校準備のため、認可を求めに東京都の窓口にかかった際「高い技術を備える人材の育成だけでなく、人との接し方やルール、マナーを伝える力も養ってほしい」といわれたそうです。そこで私が講師として招かれて、生徒にプレゼンのノウハウなどを教えているわけなんですけどね。

森井 どんな人材を育てたいですか。

内海 ゆくゆくは多くの卒業生が自ら店を構える、あるいは大型店などに勤務することになるでしょう。ママチャリからレース用自転車まで幅広いタイプの自転車修理に対応し、要望に応じてフレームを組み立て、溶接もできる。そんな高い技術を備えながらお客様との対話で信頼を構築し、地域に根付いていく。



自転車への注目度が高まる今、東京五輪を契機にさらなる普及を支援するのが私たちの目標だ

そんな人材を一人でも多く育てたいですね。

森井 なるほど。自動車の修理でも職人の腕によって出来不出来は全く変わりますからね。私自身もそんな経験があります。修理から帰ってきた車がまるで別の車のように快適な乗り心地になっていて「これ、ホントは新車じゃないの?」と聞きたかったくらいでした。

内海 ははは。それはすごい。

森井 まして、もっと人間との一体感がある自転車ともなれば、職人の技術は非常に大切になる。ユーザーが安心して自転車に乗るためには、走行空間はもちろんですが、きちんと自転車そのもののメンテナンスを行ってくれる場所も不可欠ですからね。それを請け負う人材を育成するというのは我々の業界にとって大変意義深いことです。

内海 ありがとうございます。

国会議員を通じて 普及への「熱」を高める

森井 では最後に、今後の活動についてお聞かせ下さい。これから特にどんな方面に注力する計画ですか。

内海 最初に国会議員の先生方を集めて会合を持ったとお話しましたが、これからはさらにそうした機会を増やし、国会議員を通じて自転車普及への「熱」をあおっていきたいですね。人が集まれば集まるほど国会議員は力を発揮してくれますので、彼らを支援する場をひとつでも多く設けていくつもりです。

森井 その仕掛け役は、日本では自活研にしかできませんからね。確かに国会議員にとって「数」は非常に重要ですからね。先日ある会合でご挨拶した国会議員さんに「サイカパーキングの駐輪場は1日約45万人が利用しています」と説明したところ、

態度が急変しました(笑)。

内海 ははは。議連の先生方を巻き込む活動に加えて、日本サイクリング協会さんと組んで、試合会場と選手村を結ぶ道路で青く塗った自転車レーンの設置を求めて、議連発の宣言に盛り込んでもらうロビー活動もしています。そのような走行空間が多くの人が集まる場所に登場すれば、これ以上効果的なアピールはありません。一度でも自転車レーンを走っていただければ「この空間なら速く快適に走ることできて、自動車からのプレッシャーも少ない」という気づきを得ることができます。2020年には、オリンピックの感動だけでなく、自転車の真の価値を再発見して下さる方を、一人でも多く増やしたいですね。東京が変われば、その余波は必ず地方にも及んでいきますし。**森井** オリンピックという千載一遇のチャンスに向かい、これからが正念場になりそうです。お互いに頑張りましょう。本日は誠にありがとうございました。 **PP**

